Cena egzempl. 50 groszy

# CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK IV | Lwów, marzec 1928 | ZESZYT 3 (35)



## WOBEC DOKONANYCH WYBORÓW

Niniejszy zeszyt „Czasopisma" opuszcza prasę w przededniu wyborów. Za lokalem Związkowym rozbrzmiewa jeszcze gorączka oczekiwań, ostatnie wysiłki stronnictw i ugrupowań politycznych ocierają się o ściany naszego domu. Mózg polityków i działaczy pracuje intenzywnie, przenikliwemi zasięgami myśli pragnie zdobyć odpowiedź wielkiego konstytucyjnego dnia. Jutro już szeregi obywateli staną przed urną wyborczą, tajny indywidualny głos oddając do urny, gdzie zrodzi się pospólna wola i zimne cyfry rzuci na grafikon wysiłków, nadziei, i planów. Skład Sejmu Rzeczypospolitej będzie ustalony. W następną niedzielę druga falanga obywateli przypłynie do urn wyborczych: Senat Rzeczypospolitej wydadzą małe kartki, złożone w niemych kopertach.

A teraz cofnijmy się myślą wstecz. Przejdźmy okres przygotowawczy do wyborów. Oto leżą przed nami sterty gazet i odezw. Krzykliwa wrzawa afiszy różnobarwnych uderza przechodnia, zatrzymuje, zniewala do odczytania haseł, które nawołują do oddania głosu na tę, czy inną listę. Nadprogram kinowy podaje szereg cyfr i kieruje myśl na sprawy wyborcze. Wieczorem radjo z dalekich miast, bliską myśl rzuca: wybory, wybory. Barwne afisze, barwne słowa, barwne obietnice. Organizacja wyborów znajduje się w pięknym rozwoju. Jeszcze dziś. Jeszcze dziś, gdy maszyny drukarskie skończyły pracę i „Czasopismo" znajduje się w drodze do Kolegów, w wielu lokalach wre praca, wyborcze hasła przelewają się do gazet, ulotek i na afisze.

Jako Związek apolityczny, nie powinniśmy interesować się wyborami. I nie interesujemy się tem. Chodzi nam o hasła wyborcze. Otóż wszystkie polskie konstelacje polityczne zapewniają, że w przyszłym sejmie i senacie los urzędnika polskiego będzie musiał ostatecznie być zadecydowanym. Sprawa urzędnicza jest zagadnieniem państwowem, musi zatem być definitywnie rozstrzygniętą, a ponieważ urzędnik państwowy wielokrotnie wykazał heroiczną wprost ofiarność, spełniając obowiązki służbowe w najczarniejszem położeniu materjalnem, sprawa urzędnicza musi być załatwiona z naszą korzyścią. Nie myślmy o doświadczeniu w ubiegłych sejmach. Hasła wyborcze stronnictw, przemawiając do urzędników państwowych, inteligencji pracującej i pracowników umysłowych dowodzą, że w przyszłym Sejmie, los pracowników państwowych znajdzie gorliwych rzeczników. Ostatnie powiedzenie nie jest odkażone z optymizmu. Prawda! Przed wyborami w 1922 r. również wielu kandydatów jedwabne słowa rzucało masie pracowniczej, a przez całą kadencję Sejmu, o ile poruszano kwestję pracowniczą, to chyba tylko w... bufecie, bo przy głosowaniach nad polepszeniem doli naszej, widzieliśmy naszych zwolenników zawsze w mniejszości. W naturalnem następstwie, najistotniejsze sprawy pracownicze upadały, mimo piękne obietnice, rzucane szczodrą ręką w czasie wyborów 1922 r. Sytuacja obecnie zmieniła się znacznie. Silna ręka opuściła bezapelacyjnie kurtynę na skład, pracę i niedomagania zeszłego Sejmu. Nowi posłowie pamiętają jeszcze eksperymentalną lekcję i przyszła arena sejmowa rozjaśni się zapewne od twórczej pracy dla dobra Państwa. Wybrani posłowie muszą pamiętać o obietnicach, złożonych w czas wyborów i gdy na porządku dziennym stanie sprawa pracownicza, winni konsekwentnie prowadzić ją zgodnie z postulatami mas, które na nich swe głosy oddały.

Utarł się w poprzednim Sejmie zwyczaj, że po

złożeniu poselskiej przysięgi. zapominali ci panowie, że niedawno sami byli urzędnikami. Dziś tak nie można. Wielu byłych posłów wróciło do biur i cieszyć się należy, że w biurach tych pozostaną. Stanowczo mniejszą wyrządzają Państwu szkodę, jako źli urzędnicy, niż jako źli posłowie. Niektórzy byli posłowie-urzędnicy wejdą powtórnie do Sejmu, wraz z innymi, którzy przez ubiegły czas zdołali zapoznać się w sposób bezprzecznię dostateczny, bo bezpośredni, z obowiązkami posła, pochodzącego ze sfer urzędniczych. Spodziewamy się zresztą, że w Sejmie obecnym panować będzie tak czysta atmosfera, że nawet najzacieklejszy przeciwnik sfer pracowniczych, nie zdoła zaprzeć się obietnic, rzucanych przez poważne ugrupowania polityczne. A powtarzamy raz jeszcze, że wszystkie stronnictwa i ugrupowania polityczne przyrzekły bronić sprawy urzędniczej. Poszczególnych deklaracyj nie powtarzamy, żeby nie naruszyć cennej dla nas apolityczności Związku i pisma.

A teraz słówko o Rządzie. Sprawę urzędniczą traktuje Rząd możliwie przychylnie. Chcemy uwierzyć, że to, co dziś jest, świadczy o najlepszej chęci Rządu w odniesieniu do pracownika państwowego. Szczytową enuncjacją, będącą wyrazem zapatrywaniem Rządu na sprawę urzędniczą, jest krakowska mowa Wicepremiera Bartla, wygłoszona w sali Starego Teatru w niedzielę dnia 12 lutego b. r. Pan Wicepremier przyznał przedewszystkiem, że administracja stała się bardziej obywatelską i funkcjonuje sprawniej. Położenie zaś urzędnika jest ciężkie. Pan Wicepremier nawet nie wyobrażał sobie – nie będąc urzędnikiem państwowym — że Polska posiada tak znakomitych i pracujących bezinteresownie urzędników. Jako minister kolei, następnie oświaty, poznał pracę urzędnika i odnosi się do niej z niesłychanym podziwem. Ludzie pracują chętnie 10, 14 do 16 godzin dziennie, a jest to praca, więcej, jest to poświęcenie, które wogóle na brzęczącą monetę przeliczone być nie może. Pan wicepremier twierdzi, że Rząd w granicach możliwości i pełnomocnictw porobił wszystko, co było do zrobienia możliwe w kierunku zapewnienia pracownikom choćby minimum egzystencji. Możnaby ilość pracowników zredukować, pozostałych uposażyć lepiej. Rząd uważa redukcję za szkodliwą i niecelową. Sprawa uposażeń od powstania Państwa jest niekorzystną dla pracownika. Dziś także. Rząd musi przedewszystkiem utrzymać równowagę budżetową, gdyż tylko ona wytworzy warunki trwałej podwyżki poborów. Gdyby dziś podwyższono pensję, powtórzyłoby się doświadczenie wiosny 1926 r., tj. pomniejszenie poborów w przeciągu najwyżej pół roku. Jest obecnie nadwyżka około 400 miljonów zł oszczędności budżetowych, ale uważana być musi za zabezpieczenie równowagi budżetowej i Rząd nie zamierza jej naruszyć. Ale Wicepremier widzi inny sposób załatwienia sprawy urzędniczej: Oto Rząd wskaże Sejmowi źródła nowe dochodów, które sam nie może eksploatować z braku pełnomocnictw, a dochody te zostaną użyte na uregulowanie uposażeń urzędniczych.

Mamy więc dwa zapewnienia: posłów (senatorów) i Rządu. Znamy też przeświadczenie Pana Wicepremiera. że Sejm „będzie miał w swoim składzie ludzi przygotowanych do prac kodyfikacyjnych, służących nie sprawom koterji, partyj, ale służących jednej wielkiej partji, która nazywa się Polską“. Sytuacja napawa nas optymizmem i nadzieją, że przecież wyjdziemy z labiryntu niepewności i obietnic. Że znajdą się w Sejmie mężowie, pomni swych słów, danych w czasie wyborczym i pójdą w jednym kierunku: zniesienia krzywdy pracownika państwowego.

Tak wyobrażamy sobie pracę Ciał ustawodawczych, po dokonanych wyborach. I zwracamy się do Was, o Posłowie, z mową, która ma Was dojść zanim jeszcze staniecie do złożenia przysięgi:

Od powstania Polski pracownik państwowy w bezprzykładnem bohaterstwie ciągnie orkę ciężką, potykając się o grudy, raniące ostrzem trudności materjalnych jego ciało, i niszcząc zdrowie pracownika i rodziny. Nadludzki wysiłek wytęża organizm, warunki życiowe rysują bruzdy na czole pracownika umysłowego i fizycznego. Już nie ochrony praw człowieka, lecz domagamy się zapewnienia potrzeb zwierzęcych. Nie upadliśmy dotychczas, gdyż wierzymy w nadejście lepszych dni. Oto Rząd wystąpi z projektem zdobycia nowych źródeł dochodu, które zapewnią nam znośny byt. O posłowie! Rząd wystąpi z projektem, który poprzeć musicie. Dla pracowników państwowych muszą się znaleźć pieniądze! To jest pierwsze żądanie pracowników, po dokonanych wyborach.

## UWAGA LWÓW

**Doroczne Walne Zgromadzenie członków Koła lwowskiego Z. U. P. odbędzie się w dniu 16 marca 1928 o godzinie 18 w lokalu Związku przy ulicy Szumlańskich 17** z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
3. Sprawozdanie Prezesa Koła z czynności za ubiegły rok administracyjny.
4. Sprawozdanie Komisji rewizyjnej.
5. Dyskusja nad sprawozdaniem Zarządu Koła i Komisji rewizyjnej i wniosek na udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi.
6. Wybór Zarządu Koła i Delegatów.
7. Wnioski i zapytania.

Przy braku wymaganego statutem Związku kompletu, następne Walne Zgromadzenie odbędzie się w tym samym lokalu i dniu o godzinie 19 bez względu na ilość członków,

*Zarząd Koła Lwów*

## TELEGRAM W SPRAWIE KOMERCJALIZACJI P. K. P.

**WARSZAWA. 1. III. 1928. Projekt rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o komercjalizacji PKP nie będzie oddany do zaopinjowania komisjom opinjodawczym, istniejącym przy Komitecie Ekonomicznym Rady ministrów, lecz zostanie wprost przedłożony Radzie ministrów, dla rozpatrzenia. Tą uproszczoną procedurę wprowadzono celem przyśpieszenia i możliwie najrychlejszego wprowadzenia w życie rozporządzenia Prez. Rzplitej o komercjalizacji Polskich Koleji Państwowych.**

# NIEPOKOJE

Masy kolejarskie w Polsce wchłaniają w siebie ostatnimi czasy najrozmaitsze i zazwyczaj najbardziej chaotyczne, dziwaczne, a przedewszystkiem niedomówione pogłoski na temat ogólnie znanych zagadnień zasadniczych, tyczących się samego kolejnictwa, oraz — rozumie się — pracowników kolejowych. Wieści podobne rozsiewają w pierwszej linji przeróżne strachem podszyte jednostki z pośród kolejarstwa, indagując drugich pytaniami: „no, co będzie, co na to Związki" i t. p. Taki podsłyszy niejedno tu i ówdzie, najgorzej od kogoś, kto świeżo wrócił z Warszawy i może zaledwie tylko przechodził obok gmachu Ministerstwa Komunikacji, przekształci to następnie podług swego upodobania, pokręci, — i nęka siebie i kolegów stekiem straszliwych domysłów. A jeśli wiadomości w danej materji pochodzą od osoby, która musiała być służbowo wewnątrz budynku Min. Kom., u jakiegoś referenta, i przy tej sposobności zdołała tam uszczknąć przypadkowo coś z opętanych wersyj, dręczyciel nie przestanie znęcać się nad Tobą, dopóki nie uspokoisz go twierdzeniem, iż np. z wprowadzeniem komercjalizacji będzie lepiej, albo go tak nie zbagatelizujesz, że przez pewien czas pozwoli ci żyć spokojnie.

Drugiem źródłem powszechnego podenerwowania w omawianym przedmiocie, to nader skąpe informacje nietylko prasy codziennej, lecz także zawodowej, kolejarskiej, odnośnie owych podstawowych kwestyj, wrzynających się głęboką troską i lękiem o niepewne jutro w mózg i nerwy kolejarstwa. Jednem słowem, panuje wśród mas pracowniczych pewnego rodzaju „bellum omnium contra omnes", t. j. wszyscy razem i każdy z osobna straszą się nawzajem, szerząc wszędzie niepokój, od dygnitarzy Ministerstwa Komunikacji do najniższej służby. Bo ta „komercjalizacja" przewróci ponoś do góry nogami i stosunki w M. K., co przecież dla przeważnej części ministerjalnych urzędników arcyprzykra historja: znaleźć się po tylu latach ułożonego trybu bytowania i urzędowania w zgoła nowych a może gorszych warunkach służbowych.

Do tego doprowadza — bynajmniej nie zasługująca na uznanie — tajemniczość w sprawach, które z powodu swojej istoty nie powinno się przygotowywać pod siedmiokrotnem zamknięciem, zdala od świata i ludzi, w skrytkach rządowych. Wszak przepisy dekretu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej o przemianie Polskich Kolei Państw. na przedsiębiorstwo handlowe, czy przepisy, mające unormować stosunki służbowe personelu, zajętego w tem przedsiębiorstwie, czy wreszcie przepisy uposażeniowe tego przedsiębiorstwa i t. d. tak ściśle łączą się z egzystencją pracowniczą, z życiem, z przyszłością kolejarzy i ich rodzin, iż niepodobna nawet pomyśleć, aby rzeczy te, o ile by one godziły w najżywotniejsze interesy mas, dało się tym masom jednostronnie narzucić, bez najfatalniejszych następstw, i to w niedługim okresie czasu. Dlatego wyrażamy zapatrywanie, że w pracach nad przygotowaniem wyżej wspomnianych ustaw wzgl. rozporządzeń nie należało i nie należy unikać światła dziennego, chować się w zaułki, ażeby ani oko nie widziało, ani ucho nie słyszało, co Rząd zgotował dla kolejarstwa. Przeciwnie, trzeba było opracowane projekty ujawnić, zaprosić przedstawicieli poszczególnych Związków celem uzgodnienia najistotniejszych postanowień z postulatami pracowników i dopiero wówczas przystąpić do realizacji reorganizacyjnych zamierzeń. Sprawa by na tem jedynie ogromnie zyskała, i z pewnością też żaden autorytet na tem by nie ucierpiał. Ale tak postępując, Rząd zdobyłby niemałe zaufanie 200-tysięcznej armji kolejarskiej.

Niestety, stało się inaczej, zadecydowano o nas bez nas, gdyż fakt, iż Ministerstwo Komunikacji raczyło łaskawie zezwolić „na przedłożenie sobie na piśmie" poprawek związkowych do rządowych projektów, posiada tylko formalne znaczenie, ponieważ „ut fama fert", najważniejsze z poprawek Rząd zesłał do kosza, a zresztą nie przedstawił Związkom nawet do pisemnego zaopinjowania zasadniczego projektu komercjalizacji polskiego kolejnictwa. A właśnie ów projekt stanowi główną oś, około której obracają się wszelkie inne podstawowe zagadnienia, o jakich w niniejszym artykule tylokrotnie mowa.

Nie dziwnem przeto, że wobec konspiracyjnego charakteru projektów ustaw pracowniczych, interesowane masy odnoszą się do nich z wielkiem uprzedzeniem i niedowierzaniem, iż budzą się wśród kolejarstwa podejrzenia, niejednokrotnie niezupełnie uzasadnione. Powstają one bowiem w atmosferze tak już od przeszło roku przeładowanej niepewnością, że dobrze jeszcze się dzieje, jeśli dotychczas prócz mniej lub więcej złowrogich pomruków, nie widać błyskawic i nie słychać grzmotów. Daj Boże, ażeby do tego wogóle nie przyszło; jesteśmy pierwsi, którzy życzymy sobie możliwie najłagodniejszego rozwiązania wysoce skomplikowanej sytuacji, a to w najlepiej pojętym i odczutym interesie Państwa, społeczeństwa i kolejnictwa. Żywimy ponadto najgłębsze przekonanie, iż przecież Rząd pomajowy, co zgóry zapowiedział poprawę doli pracowniczej w Polsce, ziści pokładane w Nim w tym kierunku nadzieje mas — i nie zaskoczy je czemś nie do przyjęcia, nie do zniesienia. Za wiele wszakże biedy, goryczy i niedostatku spotkało dotąd te masy w odrodzonej Ojczyźnie.

*Moka.*

# *DOBRA RADA*

*Jeżeli chcesz, by list Twój prędko przybył do Zarządu Gł. lub „CZASOPISMA", używaj poczty państwowej, naklejając stosowny znaczek. Adres niezmieniony:*

*LWÓW, UL. SZUMLAŃSKICH 17*

# KOMERCJALIZACJA P. K. P. OD 1 KWIETNIA 1928 ROKU

Drogą ciągle jeszcze informacyj postronnych (a zatem nie z urzędowego źródła) dochodzą wiadomości, że reorganizacja wzgl. komercjalizacja kolei państwowych nastąpi definitywnie z dniem 1 kwietnia r. 1928. Z tym terminem wejdą też najpewniej w życie zasadnicze projekty pracownicze na podstawie dekretów Prezydenta Rzeczypospolitej, t. j. z mocą ustawy. Rząd postanowił skorzystać z pełnomocnictw w tym kierunku i wydać rzeczone rozporządzenia przed zwołaniem nowo wybranego Sejmu. Będą to w szczególności następujące akty ustawodawcze:

1) o utworzeniu Przedsiębiorstwa P K. P.;

2) o prawach i obowiązkach pracowników tego przedsiębiorstwa (pragmatyka);

3) o uposażeniu pracowników etatowych i aplikantów P. K. P.;

4) o zaopatrzeniu emerytalnem etatowych pracowników P. K. P.;

5) o organizacji władz dyscyplinarnych i o postępowaniu dyscyplinarnem przeciwko pracownikom przedsiębiorstwa P. K. P..

Zaledwie tedy za miesiąc koleje polskie wyodrębnią się w samoistne przedsiębiorstwo państwowe, narazie bez dopuszczenia doń wpływów kapitału prywatnego, zwłaszcza zagranicznego, a tem samem odpadną pierwotne pomysły tworzenia Rady Nadzorczej, Sądu Rozjemczego i t. p. luksusowej i arcykosztownej administracji.

Zwierzchni nadzór nad przedsiębiorstwem obejmie Minister Komunikacji, a pozatem do kompetencji Min. Kom. będzie należeć: ustalenie taryf, zatwierdzenie głównych zasad prowadzenia przedsiębiorstwa, osobowych rozkładów jazdy, typów budowli, taborów, urządzeń telegraficznych, telefonicznych i sygnałów. Min. kom. przysługuje również prawo finansowej kontroli przedsiębiorstwa.

Organami przedsiębiorstwa są: Generalna Dyrekcja K. P., Okręgowe Dyrekcje K. P. i podległe urzędy i jednostki administracyjne.

Generalny Dyrektor jest przełożonym wszystkich pracowników przedsiębiorstwa i decyzje jego co do nich są ostateczne. Odpowiada on wobec Ministra Komunikacji, a do zakresu jego działania należy ogólne kierownictwo i nadzór nad przedsiębiorstwem, reprezentacja tegoż, przedkładanie rocznych i miesięcznych sprawozdań do M. K, wnioski co do zasad ustroju i zakresu działania Generalnej Dyrekcji i Dyrekcji Okręgowych, wnioski co do taryf, budowy nowych linji, umów służbowych z pracownikami na stanowiskach kierowniczych, oraz z pracownikami, posiadają-

---

HENRYK KROGULSKI

# ZAGADNIENIA OSZCZĘDNOŚCI NA P. K. P.

Od roku 1922 jesteśmy świadkami mniej lub więcej intenzywnie przeprowadzanych oszczędności na polskich kolejach, tak w wydatkach na personel, jak na materjały.

Oszczędności na personelu, osiągnięte redukcją, czy też niskiem uposażeniem, uważać należy za problematyczne na dalszą metę, co udowodnił już obecnie powstały brak wykwalifikowanego personelu, zwiększający się z wzrastającym ruchem i rozbudową sieci, jak również zaznaczający się wyraźnie odpływ pracowników o wyższych kwalifikacjach z kolei. Tem się też tłumaczy, że ogólny poziom kwalifikacji pracowników znacznie się obniżył, gdyż w intenzywnem szkoleniu się i powiększaniu swych zawodowych wiadomości, nie są pracownicy zainteresowani, ani też w stosunku do ich nabywania i zużytkowania dla dobra kolei odpowiednio wynagradzani.

W dziedzinie oszczędności wydatków na materjały, mamy już do zanotowania bardzo poważne rezultaty, jak również w oszczędności czasu posunęliśmy się daleko naprzód, dorównując, a nawet przewyższając produkcję przedwojenną.

Oszczędności materjałów i czasu uzyskano przeważnie dzięki zainteresowaniu ich wynikami samych pracowników w formie premji, wprowadzonych w r. 1922.

Pomijając fakt, że system premji czasowej, stosowany w naszych warsztatach kolejowych, nie produkujących pewnych przedmiotów masowo, lecz przeważnie wykonujących naprawy, nie jest właściwy, to posiada on jeszcze i tę wadę, że dzięki nienależytemu przygotowaniu terminarza, umożliwia utrzymanie premij bez względu na to, czy dany pracownik uzyskał oszczędność czasu, czy też oznaczony czas przekroczył, stąd też wyniki premjowania pracy w warsztatach stanowić mogą przedmiot wątpliwości.

Ogólnie jednak stwierdzić należy, że wprowadzenie premji miało te ujemne skutki, że nie obejmując wszystkich działów pracy i gospodarki kolejowej, gdzie możnaby osiągnąć poważne i pewniejsze oszczędności, odwróciło zainteresowanie pracowników od oszczędności nieprenjowanych, a przykuło całkowicie ich uwagę na oszczędności premjowane,

Na te właśnie pola oszczędności, nad któremi dotychczas nie zabłysło słońce premji, zamierzam zwrócić uwagę.

Według stanu inwentarza z 1 stycznia 1926 miały polskie koleje 5120 parowozów, a w tem 1097, mających ponad 25 lat służby. Wobec ogromnego postępu w zaopatrywaniu parowozów w urządzenia ekonomiczne, należałoby wszystkie parowozy ponad 25 lat wieku, poddać kontroli technicznej, która winna wykazać, czy ze względu na brak urządzeń ekonomicznych i nadmierny rozchód materjałów, wielkie a z wiekiem parowozu wzrastające koszta naprawy, małą siłę pociągową w stosunku do zużytege paliwa, nie należałoby parowozów tych skreślić z inwentarza, sprzedać dla celów prywatnego przemysłu, jako nieekonomiczych dla kolei.

Polskie koleje państwowe, płacą obecnie za spalony w parowozach węgiel kwotę 67.000.000 zł, rocznie, co łącznie z kosztami przewozu, wyładowania i naładowania na parowozy, koszta opalania parowozów podniesie się do 100.000.000 złotych rocznie.

Każdy jeden procent oszczędzonego paliwa stanowi oszczędność 1.000.000 złotych, wycofanie zaś z ruchu 1097 starych nieekonomicznych parowozów da znacznie więcej oszczędności w kosztach paliwa jak jeden procent.

Powie ktoś, że przecież braki w ilostanie parowozów przez skasowanie tychże, trzeba będzie uzupełnić i ponieść wydatki na zakupno nowych i skutkiem tego oszczędność okaże się nieracjonalną. Ale czyż polskie koleje potrzebują tak wielkiej ilości parowozów, że ilostan ich nie może być uszczuplony?

Przebieg przeciętny parowozu w Polsce nie przenosi 200 km, a w wielu dyrekcjach istnieją słupy graniczne poza które parowóz przejść nie może.

Tymi słupami są parowozownie zwrotne, poza któremi dalsze prowadzenie pociągu jest dopuszczalne jedynie po zmianie parowozu, nieuzasadnionej żadnemi względami technicznemi. Czy ekonomicznem i oszczędnościowem jest urządzenie zmiany parowozu, który przebiegł zaledwie 160—200 km w 7 czy 8 godzinach i z pełną naprężnością pary zjeżdża do parowozowni, by stać tam bezczynnie znów 7—8 godzin, marnując wyprodukowane ciśnienie w kotle, w oczekiwaniu na pociąg turnusowy powrotny?..- Czy w miejsce zmiany parowozu nie należałoby tylko zmienić personel, podnosząc wybitnie stosunek czasu użytecznego przebiegu do czasu bezproduktywnego postoju?

Śmiało twierdzić można, że dotychczasowe odcinki, wyznaczone do przebiegu parowozu, bez zmiany można zwiększyć w dwójnasób, i nie zajdzie przez to potrzeba uzupełniania braków, spowodowanych skasowaniem nieekonomicznych antyków, a doświadczenia dokonane na kolejach amerykańskich, gdzie jeden parowóz prowadzi pociąg bez przerwy na przestrzeni 1600—1700 km wykazały, że wskutek zmniejszenia częstotliwości oziębiania i rozgrzewania części trących, powodowanych częstą zmianą parowozów, zmniejszyła się ilość napraw bieżących o 27%.

(C. d. n.)

cymi wyższe — specjalne kwalifikacje. Dyrektor Generalny przedstawia też wnioski co do zmiany statutu, nadzoruje wykonanie rozporządzeń M. K. i rozstrzyga ostatecznie sprawy, wynikające ze stosunku służbowego pracowników Generalnej Dyrekcji, co do których ostateczną instancją jest M. K.

Pracowników przedsiębiorstwa uważa się za urzędników w rozumieniu ustaw karnych. Pracownicy P. K. P. i zajęci na kolejach urzędnicy państwowi (Prezesi) przechodzą z chwilą wejścia w życie przedsiębiorstwa na służbę przedsiębiorstwa.

Pracownicy otrzymują nieomal wyraźny charakter funkcjonarjuszów państwowych, gdyż mianowanie ich następuje na mocy jednostronnej nominacji, a nie na podstawie dwustronnej umowy, przysługuje im w służbie ochrona prawna, przewidziana dla funkcjonarjuszów państwowych, odpowiednio też wzmożono ich odpowiedzialność służbową. Wreszcie mogą oni dochodzić swych uprawnień służbowych przed Najwyższym Trybunałem Administracyjnym, a nie przed zwykłemi sądami, jak pracownicy przedsiębiorstw prywatnych.

Oto w pobieżnym szkicu najgłówniejsze zasady reorganizacji P. K. P. na państwowe przedsiębiorstwo.

Co do Rozporządzenia Prezydenta Rzeczyposp. o prawach i obowiązkach pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. wypada zaznaczyć, iż wprowadzono do pierwotnego projektu z lipca u. r. pewne nieznaczne zmiany, lecz naogół projekt ten jeszcze pogorszono, nie uwzględniając naturalnie najważniejszych poprawek Związków. Ostały się w szczególności w tym projekcie drakońskie kary dyscyplinarne i postanowienia, umożliwiające tak etatowych jak nieetatowych pracowników każdej chwili usunąć z przedsiębiorstwa, rozumie się z zachowaniem ewentualnych praw do emerytury.

Odnośnie rozporządzenia o uposażeniu etatowych pracowników i aplikantów (kandydatów) P. K. P. należy zauważyć, co następuje:

Pobory wymienionych składają się z zasadniczej płacy, dodatków służbowych, mieszkaniowych, ekonomicznych i miejscowych. Stanowiska służbowe obejmują 14 stopni płac, a w każdym stopniu jest 9 szczebli. Przejściowe zaszeregowanie przeważnie takie, jak w pierwotnym projekcie z lipca u. r.

Dodatki służbowe wynoszą od 10 zł w 1-szym stopniu płac do 150 zł w stopniu 14-ym — w średnich stopniach od 40—60 zł.

Dodatki ekonomiczne dla najwyżej 3 dzieci (żona wykluczona) po 21 zł na 1 dziecko. Pracownicy, którzy już pobierają dodatki ekonomiczne, zachowują je w dotychczasowym stanie tak co do ilości dzieci, jak i co do żony (5 osób).

Dodatki mieszkaniowe wypośrodkowano według 4-ch klas miejscowości i oddzielnie dla Warszawy, a ponadto odrębnie dla żonatych i samotnych. Wysokość tych dodatków stoi nawet poniżej obecnego wymiaru dodatku na mieszkanie. Za ilustrację dosadną w tym względzie niechaj służy fakt, iż np. samotnemu w IV kl. miejscowości w 8-ym stopniu płacy wymierzono aż 5 zł miesięcznie na mieszkanie, żonatemu aż 12 zł.

Pogorszono zatem poważnie i uposażenie w porównaniu z projektem lipcowym 1927 r., bo nie sięga ono dzisiaj łącznie z dodatkiem mieszkaniowym wysokości stawek projektu z lipca u. r. Ponadto dodatki służbowe, niewliczalne do emerytury, obniżają zaopatrzenia emerytalne i są przywiązane tylko do pewnych stawek.

Oto garść wiadomości co do najważniejszych postanowień trzech czołowych rozporządzeń, mających niedługo wejść w życie w nowem Przedsiębiorstwie Kol. Państw. Niema się bynajmniej czem zachwycać — chyba, że jeszcze przecież redakcja treści tych aktów ustawodawczych ulegnie do 1-go kwietnia zmianom na korzyść personelu.

# KWIATKI ORGANIZACYJNE

W obszernym memorjale, który nasi przedstawiciele Wydziału Wyk. Związku Umysł. Prac. Kolej. wręczyli 16 grudnia u. r. p. wiceministrowi Czapskiemu, znajduje się — między innemi — następujący postulat w dokładnem brzmieniu:

„pracownikom, pełniącym egzekutywną służbę nocną w kolejce (dyżurni ruchu, kasjerzy biletowi i bagażowi, dyżurni ekspedycyj towarowych), należy liczyć jeden rok służby za 18 miesięcy, o ile odnośny pracownik pełni służbę według współczynnika jeden i odmówienie im tego prawa wobec przyznania go pewnym kategorjom pracowników, również służbę nocną pełniącym, uważać musimy za nieusprawiedliwione i niesłuszne".

Powyższy postulat zamieszczono już w poprzednim memorjale Związku do Min. Kom. z r. 1926, lecz Min. Kom. zajęło w stosunku do tego żądania, niestety, negatywne stanowisko, jak zresztą wobec wszystkich prawie postulatów, w tym memorjale podniesionych. Dlatego Zjazd Delegatów z czerwca r. 1927 polecił w imię wszelkiej słuszności i sprawiedliwości wspomniane żądanie z całym naciskiem powtórzyć i usilnie starać się rzecz tę pomyślnie przeprowadzić.

Przedewszystkiem należy stwierdzić, iż nic tak nie niszczy fizycznych sił i nerwów pracownika kolejowego, jak bezsenność, spowodowana ciężkim obowiązkiem pełnienia służby nocnej, szczególnie służby ruchu. W takich zaś warunkach służbowych trwają przeważnie wszyscy nasi koledzy w początkowych latach orki kolejowej, nie śpiąc co drugą, a już najlepiej co trzecią noc przez 10—15 lat z rzędu, dopóki organizm ludzki do tego stopnia się nie wysili, że dłużej w tym stanie fizycznego wyczerpania tak wytężająco pracować niepodobna. Faktem jest też, udowodnionym statystycznie przez lekarzy, iż śmiertelność wśród funkcjonarjuszy służby ruchu osiąga największą ilość wypadków i że pracownicy ci procentowo w najmniejszej mierze dochodzą do pełnej emerytury. To bowiem tylko tak na zewnątrz wcale powabnie wygląda, gdy zaledwie przez parę minut widzi się dyżurnego ruchu, młodego, energicznego, zajętego samą ekspedycją pociągu — lecz skoro np. w stacji dyspozycyjnej przyjdzie przysłowiowa „ciężka noc", a odczuwa ją wówczas silnie i cała przestrzeń, to wszakże wiadome, iż po takiej nocy nietylko jeść, ale i spać się nieraz nie chce, bo nerwy nie dadzą. Trzeba to wszystko przejść na własnej skórze, by potrafić to odczuć, zrozumieć i ocenić. Pasażerowie męczą się bezsennością w czasie podróży, szczęśliwsi z nich śpią w drodze, jednak nad bezpieczeństwem ich życia, oraz mienia, przewożonego

koleją żelazną, czuwa na wysoce odpowiedzialnym posterunku — dyżurny ruchu.

Również męczącą służbę nocną wykonują kasjerzy biletowi i bagażowi oraz dyżurni ekspedycyj towarowych, ślęczący długiemi latami w dusznych zazwyczaj kazamatach służbowych, odprawiający w takich stosunkach setki pasażerów, przeliczający stosy pieniędzy przy kiepskiem świetle nocnem, sporządzający całodzienne zestawienia i żmudne rachunki kasowe i t. d. i t. d.... w nocy. Cała zazwyczaj okolica odpoczywa, pogrążona w głębokim śnie, a tych jedynie kilku ludzi czuwa, i to przy zdwojonem napięciu nerwów.

Dlatego jest rzeczą w pełni uzasadnioną, słuszną i sprawiedliwą, aby ów nadzwyczajny wysiłek pracy nocnej i wynikłej stąd produktywności należycie ocenić przez skrócenie dotyczącym pracownikom czasu, wymaganego do uzyskania pełnej emerytury, licząc interesowanym rok służby za półtora (do emerytury) przy opłacaniu odpowiednio zwiększonych wkładek do funduszu emerytalnego. Wszak już w zaborczej Austrji Zarząd koleji zdobył się na sumienną ocenę wyjątkowo wytężających trudów nocnej służby kolejarstwa, gdyż przyznał przetokowym do emerytury 1 rok za półtora, zwrotniczym zaś rok za 16 miesięcy. Inaczej bowiem postępując, daje się wymowne dowody jaskrawie nierównomiernego traktowania ludzi pod względem uznania ich różnorodnego wysiłku w służbie, stwarza się demoralizujący przykład wyzysku sił swych podwładnych.

Rozumie się, kwestję zaliczenia odnośnym funkcjonarjuszom jednego roku służby za półtora do emerytury, należałoby uregulować i zabezpieczyć w drodze ustawodawczej przez włączenie jej do pragmatyki jako prawa, przysługującego raz na zawsze tym pracownikom. Kto tylko pełni przy kolei wycieńczającą zdrowie fizyczne i psychiczne służbę nocną, tego powinno się bezwarunkowo w jakiś sposób za to wynagrodzić, a nie czynić w tym kierunku przywileju, związanego z jedną zaledwie czy drugą kategorją pracowników. Nikt nie może zaprzeczyć, iż za nad wyraz ciężką i odpowiedzialną służbę w kolejnictwie wypada uważać (szczególnie w nocy) np. służbę maszynistów, zwrotniczych, konduktorów pociągowych, przetokowych i t. d., lecz byłoby najwyższą niesprawiedliwością nie uznać, iż praca dyżurnych ruchu i t. p., pełniących służbę nocną według współczynnika 1, nie stoi poniżej kwalifikacji służby pierwszych, o ile rozchodzi się o ciężar wysiłku. Zatem także przy sumiennej ocenie tych prac nie należy używać miar podwójnych. *Kreml.*

# STARSI REWIDENCI

Sprawa starszych rewidentów zajmuje Związek Umysłowych Pracowników kolejowych już od szeregu lat. Bez przesady wypada zauważyć, iż Związek uważał zawsze to zagadnienie za jedno z pierwszorzędnych i usiłował wszelkiemi do dyspozycji stojącemi mu środkami rzecz po linji słuszności zrealizować. Za wiele bowiem krzywdy spotkało tych naszych kolegów wraz z wprowadzeniem w życie ustawy uposażeniowej z roku 1923, i to krzywdy zarówno moralnej jak materjalnej. Sprawy te są ogółowi naszemu zbyt dobrze znane, by je tu znowu przedstawiać w szczegółach i każdy członek Związku odnosi się do nich z całą sympatją, pragnąłby gorąco, aby tym starszym, po największej części osiwiałym kolegom, stała się nareszcie sprawiedliwość.

Niestety, pomimo rozlicznych zabiegów i usiłowań Z. U. P., nie dało się dotychczas kwestji pomyślnie rozwiązać, jakkolwiek prócz Związku Z. U. P., któremu przedewszystkiem musiało zależeć na załatwieniu zagadnienia, interesowały się niem w pewnym stopniu i interweniowały w tym kierunku w Min. Kom. w pierwszym rzędzie Pol. Związek kolejowców, a także Z. Z. P. — również bezskutecznie. Widać stąd, iż omawiana sprawa, pozornie nie nastręczająca trudności, nie potrafiła jednakże w toku lat zasłużyć sobie u miarodajnych czynników w Warszawie na tyle zrozumienia, uznania i chętnego poparcia, żeby jej korzystne sfinalizowanie mogło już oddawna przejść do aktów. Dziwne to tembardziej, iż nie było dotąd Ministra kolejowego, któryby w zasadzie przeczył słuszności sprawy, lecz właśnie Związek Umysł. Prac. kolej. spotykał się stale w rzeczonym przedmiocie z niemałą dozą okazywanej mu sympatji, skłonności do „wyrównania krzywd", chociaż zwyczajnie garnirowanych zastrzeżeniami natury finansowej. Na przeszkody finansowe powoływał się jeszcze b. minister kolei p. Kazimierz Tyszka, jakkolwiek następca jego, p. Chądzyński twierdził, że panu Tyszce łatwo było zdobyć się na ten znikomy wydatek, albowiem nie krępowało go tak dalece Min. Skarbu, jak p. Chądzyńskiego za regimu osławionych ustaw „sanacyjnych". Ot — i sytuacja staje się jasna: mawiano nam ciągle, szczerze czy nie szczerze, iż rzecz rozbija się o brak funduszów na pokrycie owego miniaturowego wydatku. Poza tem nikt nie wnikał głębiej w istotę samej sprawy, w jej psychiczne podłoże, że trwale nurtująca umysły świadomość niebywałego pokrzywdzenia starszych rewidentów bynajmniej nie przydaje blasku ideałowi „władcy sprawiedliwego", za jakiego pracownicy kolejowi radziby najchętniej uważać swe przełożone władze.

Ostatnio atoli, t. j. od audjencji delegatów Związku Z. U. P. w osobach kolegów, st. rew.: Stanisława Piątkiewicza ze Lwowa i Józefa Machlickiego z Krakowa u p. min. Romockiego w dniu 31 stycznia b. r. odnośnie pokrzywdzenia st. rewidentów, będąca w mowie sprawa nabiera zgoła innego naświetlenia, niźli dotychczas. O ile bowiem zdołano ująć należycie intencje p. ministra, to w danej materji nie chodziłoby dzisiaj w pierwszej linji o kwestje wydatku, związanego z odpowiedniem przeszeregowaniem st. kol. rewidentów, ale raczej o prawny punkt zaczepienia, jak tę rzecz praktycznie przeprowadzić, skoro Min. Kom. definitywnie zerwało z polityką automatycznego awansu, przechodząc do stanowiskowego systemu awansowania. Dziś dla odmiany moment prawny stoi poniekąd okoniem załatwieniu rzeczy, choć p. minister raczył wyrazić nadzieję, że nielicznych st. rewidentów, „austrjackich" o szczeblu „f", będzie się starać mimo wszystko przenieść indywidualnie do VI grupy uposażenia jeszcze przed wejściem w życie nowej ustawy uposażeniowej, dla reszty zaś przewidziano w nowej ustawie uposaż. odpowiednie stanowiska z przywiązanym do tych stanowisk 10-tym stopniem płac w nowej ustawie uposażeniowej. Rozumie się, stanowisk tych nie starczy dla wszystkich st. rewidentów nawet po centralach dyrekcyjnych, nie mówiąc o tych kolegach na linji — lecz

najusilniejszem staraniem Związku Umysł. Prac. kolej. będzie tak sprawę pokierować, ażeby obeszło się bez t. zw. „pominiętych“ wśród kol. st. rewidentów wogóle. Z. U. P. wyczerpie poprostu wszelkie środki, zdolne bodaj w części wynagrodzić dotyczącym kolegom nie dające się już zresztą w całości powetować krzywdy i straty, moralne i materjalne.

W materji, rozstrząsanej w niniejszym artykule, delegaci Z. U. P. — jak kolegom wiadomo z zeszytu „Czasopisma“ za luty b. r. — przedłożyli p. min. Romockiemu na posłuchaniu w dniu 31 stycznia b. r. zwięzły i należycie umotywowany memorjał, wyjaśniając i popierając ustnie prośbę ogółu interesowanych kolegów. Oprócz tego Z. U. P. przesłał p. ministrowi przed kilkunastu dniami, stosownie do Jego wyraźnego życzenia na wspomnianej audjencji, dokładny wykaz kol. st. rewidentów, mających być przeszeregowanymi — tak, iż wobec ostatniego oświadczenia p. ministra w omawianym przedmiocie oraz pewnych przyrzeczeń, udzielonych Z. U. P. w tym względzie jeszcze na posłuchaniu dnia 13 czerwca r. 1927 we Lwowie, można nie łudzić się, że p. minister poleci rozstrzygnąć sprawę ku ogólnemu zadowoleniu dotyczących kolegów, t. zn. po myśli sprawiedliwości, na poparcie której nie powinno też zabraknąć dość argumentów prawnych, gdyż prawo jako takie opiera się na sprawiedliwości.

# RUCH SILNIKOWY W U. S. A.

Największe tego rodzaju instytuty znajdują się w Dayton i Ohio; cały zastęp inżynierów pracuje w laboratorjum badawczem „General-Motor-Company“, wyposażonem we wszystkie możliwe narzędzia, nad rozwiązaniem tysiącznych zagadnień, które pozostają w ścisłym związku z udoskonaleniem silników.

Udoskonalając pojazdy osobowe, nie zaniedbano równocześnie ulepszeń pojazdów towarowych, jakoteż maszyn ciągnących. Wśród 16 miljonów wozów jest 1·8 milj. ciężarowych. Na odległość m. w. 60 km. stanowi już wóz ciężarowy poważnego konkurenta kolei, przyczem zaoszczędza się na przeładowaniu. Wozy te buduje się do wszystkich celów, o jakich tylko można pomyśleć i jest tylko kwestja czasu, że koń, którego tu wogóle rzadko się spotyka, zniknie zupełnie, zastąpiony motorem. Nawet w rolnictwie coraz bardziej wyrugowuje się konia motorem, który jest nieograniczony w zastosowaniu, tak do celów pociągowych jak do popędu wszelakiego rodzaju urządzeń.

W ten sposób popularyzowany szybki środek lokomocji musiał wpłynąć na ożywienie kraju pod względem gospodarczym i zwrócić na siebie uwagę w życiu codziennem.

Przyjmując, że przeciętnie co druga rodzina posiada jeden pojazd, to masowe używanie aut możliwe jest jedynie wówczas, jeśli każdy posiadacz może prowadzić swe auto. Zatrudnianie bowiem zawodowych szoferów w takiej ilości byłoby niemożliwem, a ponadto chybiałoby celu ze względu na taniość względnie popłatność utrzymywanego pojazdu. Przy miernych nawet wynagrodzeniach fachowców-szoferów, nie dałoby się zresztą zastosować ich masowe użycie w życiu codziennem dla braku poprostu sił fachowych. Przeciętny amerykanin nabywając auto, stara się równocześnie o zezwolenie na prowadzenie motoru i nie natrafia na żadne trudności w tym kierunku. Znajomość wszakże szczegółów technicznych nie jest wymagana i faktycznie też niekoniecznie potrzebna, ponieważ przy każdej stacji sprzedaży benzyny i oleju znajdują się fachowcy, którzy w czasie potrzeby usuwają usterki i t. p. Stacje takie rozsiane są po całym kraju w niezmiernej liczbie, a w miastach spotyka się je co paręset kroków. Zauważa się przytem, że naprawy dotyczą tylko nieznacznych usterek — poważniejsze defekty nie opłaca się naprawiać, gdyż stanowczo taniej wyniesie wymiana danej części, ewent. całego auta na nowe.

Przed kilku laty założono niemal we wszystkich większych, a nawet mniejszych miastach, place ćwiczebne, gdzie każdy ma możność zapoznania się tak z maszynerją wzgl podstawowemi wiadomościami technicznemi, jakoteż prowadzeniem motoru i utrzymywaniem regularności ruchu. W krótkim czasie opanowuje się te wiadomości i nabiera odpowiedniej wprawy, poczem bez żadnych trudności otrzymuje się zezwolenie na samodzielność.

Automobil stał się, krótko mówiąc, integralną częścią inwentarza domowego. Pomijając wielkie miasta, w których buduje się zbiorowe garaże kilkupiątrowe — usunięto również wszelkie trudności w tym względzie w mniejszych osiedlach i przy samotnie stojących małych domkach prowincjonalnych. Garaż bowiem stanowi w podobnych razach składową część domu, tak, że z pomieszkania wchodzi się wprost do garażu, skąd wyjeżdża się autem na drogę i tą samą drogą wraca się pod dach. Widzi się więc robotnika, kierującego własnym wozem do miejsca pracy, jak i dyrektora fabryki, zdążającego do tegoż samego celu — panie w tualecie wizytowej, siedzące przy sterze i kierujące swe pojazdy przez najgęstszą ciżbę z spokojną samodzielnością, jakoteż przekupkę, zdążającą autem na jarmark. W pojęciu europejczyka wydaje się to wprost nieprawdopodobnem. Przy opuszczaniu pojazdu na chwilę, czy też na dłużej, ustawia się go na brzegu ulicy, zamyka i pozostawia. Policja nie wymaga, by w międzyczasie był wóz taki dozorowany. Szeroko zastosowane auta oszczędzają każdemu wiele czasu, w szczególności ajentom handlowym, samodzielnym przedsiębiorcom i t. p., których dewizą „czas to pieniądz“.

Także pod względem kulturalno-oświatowym auto stało się ważkim czynnikiem propagandowym. Odlegli farmerzy mogą w szczególności posyłać autami swoje dzieci do wyższych szkół.

Nie posługującym się własnemi pojazdami służą do dyspozycji liczne linje omnibusowe, które intenzywnie i bardzo dogodnie pośredniczą w tym ruchu. W następstwie tego małe wiejskie szkółki znikają coraz bardziej, a w ich miejsce powstają wielkie i ulepszone szkoły. W większych miastach zakłada się na peryferjach, do wyłącznej dospozycji dzieci, nowe obszerne plantacje, parki i place zabawowe, do których dojazd nie nastręcza żadnych trudności, albowiem najodleglejszą przestrzeń przebywa się z łatwością w kilkunastu minutach. Przedsiębrane zaś dalekie wycieczki umożliwiają zaznajomienie się z szerokiemi połaciami kraju — nie do wszystkich bowiem zakątków można się dostać kolejami żelaznemi.

W niedzielę i święta niemal każda rodzina opuszcza duszną atmosferę miejską, bądź to wypożyczo-

nemi bądź własnemi autami, spędzając dnie te w drodze bez względu na pogodę. Z lubością rozwinął się też nowy rodzaj sportu, a mianowicie... obozowanie w namiotach pod gołem niebem. W tym celu urządza się wycieczki nietylko jednodniowe, ale kilkudniowe, a nawet kilkutygodniowe, przyczem wszystko, cokolwiek jest potrzebne czy to do gotowania czy nocowania, zabiera się równocześnie. Dowodzi to, jak znaczną ładowność względnie przestrzenność muszą posiadać służące do tego automobile mimo ich typu osobowego. Do celów krajoznawczych i sportowych buduje się specjalne automobile mieszkalne o wcale wygodnem pomieszczeniu dla kilku osób, przeciętnie jednej rodziny. Ruch pieszy prawie zanikł na drogach Stanów Zjednoczonych. Pomijając drogi handlowe zamieszkanych obszarów, i na innych drogach niekiedy całemi godzinami nie napotyka się piechura. Ruch turystyczny pieszy, uprawiany w Europie z takim zapałem i zainteresowaniem, nie znalazł uznania w Stanach Zjednoczonych, i wogóle nie jest tam znany z powyżej wspomnianych względów.

C. d. n.

# *W SPRAWIE REDAKCYJNEJ!*

*Zwracaliśmy się już raz do Szanownych Kolegów w sprawie „Czasopisma", prosząc o odpowiedź na kilka pytań, które miały pomóc Redakcji w poznaniu jak najszerszych pożądań w kierunku udoskonalenia formy i treści organu Związkowego. Odpowiedzi były rozmaite, życzenia staraliśmy się uwzględnić, raz obudzone zainteresowanie powoduje stały kontakt Kolegów z „Czasopismem". Inaczej zresztą nie mogło być: jesteśmy pismem ludzi inteligentnych, dla ludzi inteligentnych, przyczem na każdym kroku staramy się o zmniejszenie znaczenia tego nieszczęsnego „dla". Będąc w stałej styczności z członkami Związku, musimy przyznać zatem, że jesteśmy przedewszystkiem pismem ludzi — kolejarzy inteligentnych!*

*Przypominając serdeczną i długotrwałą naszą znajomość, prosimy Szanownych Kolegów o wypowiedzenie się w następującej sprawie:*

*Chcemy zmienić tytuł naszego pisma. A więc nie ma być „Czasopismo, organ Zw. Umysł. Prac. Kolej.", lecz chcielibyśmy zamiast słowo „Czasopismo" wstawić inne określenie, pozostawiając przytem bliższą nazwę „organ Związku..." Mamy już kilka projektów, lecz zazdrośni, wystąpimy z niemi w swoim czasie przed Zarządem Głównym. Pragniemy przedewszystkiem poznać Wasze, Szanowni Koledzy, projekty i zestawić je z naszemi.*

*Prosimy zatem nadsyłać swe uwagi i propozycje do Redakcji, uważając, by*

## *TYTUŁ*

*pisma zawierał w sobie zawód nasz (kolejnictwo), rodzaj pracy, spełnianej przez nas (praca umysłowa) w kolejnictwie, względnie był hasłem, które zdoła skrystalizować w sobie życzenia i walkę pracownika umysłowego. Tytuł musi być krótki, ze względu na format pisma. Gdyby który z kolegów - rysowników nadesłał gotową winjetkę, bylibyśmy wdzięczni. W każdym razie proponowane tytuły przedrukujemy, nadesłane rysunki zreprodukujemy.*

*Dlaczego chcemy zmienić tytuł?! Jest on stary, gdyż jeszcze przed wojną ukazywało się „Czasopismo" małopolskich urzędników kolejowych. Numerację zeszytów obecnego pisma rozpoczęliśmy jednak odnowa, gdyż i Związek nasz powstał z fundamentów nowych, skoro dawni urzędnicy nie zdołali zreorganizować przedwojennego zrzeszenia. Pozostawiliśmy sam tytuł, nie mogąc wyzbyć się sentymentu, łączącego urzędników małopolskich z przedwojennem „Czasopismem". Ale dziś jesteśmy już poza Małopolską, a do słowa „Czasopismo" musimy dodać bliższe określenie, gdyż obecnie wiele jest pism o takim tytule np. „Czasopismo" farmaceutów, lekarzy, rolników etc., nie licząc, że słowo to znajduje się w podtytule wielu miesięczników i kwartalników.*

*Ale dość komentarzy. Zapraszamy kolegów do nadsyłania projektów i wyrażamy przekonanie, że otrzymamy więcej odpowiedzi, niż na ankietę. Zarządy Okręgowe i Kół miejscowych prosimy o współdziałanie, przez dyskusję na posiedzeniach i zebraniach.*

*A w końcu jeszcze jedna, najważniejsza prośba: Apel nasz musi być uwzględniony zaraz. Prosimy o śpieszną odpowiedź.*

*Z koleżeńskiem pozdrowieniem*
*REDAKCJA „CZASOPISMA".*

## „BACZNOŚĆ" OKRĘG KRAKOWSKI!

**Dnia 18 marca 1928** odbędzie się w lokalu Związku o godz. 9·30 zjazd **zawiadowców stacji** ze średniem wykształceniem.

1. Referat: Jakie stanowisko winien zajmować zawiadowca stacji w organizacji kolejowej? — referuje kol. Müller T. i dyskusja.
2. Referat: Niedomagania w służbie zawiadowców stacji — referuje kol. Krogulski Henryk i dyskusja.
3. Referat: Klasyfikacja stacyj w okręgu D. K. P. Kraków na podstawie Dz. Z. D. K. P. Kraków Nr. 3/27 — referuje kol. Rzebik Józef i dyskusja.
4. Uchwały.

O ile czas pozwoli, kolega Krogulski wygłosi jeszcze jeden referat na temat oszczędności na P. K. P.

**Dnia 25 marca 1928** odbędzie się w lokalu Związku o godz. 9·30 **zjazd instruktorów** (nauczycieli) **kolejowych.**

1. Referat: Zadania, kompetencje i zawodowe wykształcenie instruktorów kolejowych — referuje A. Nowosielski i dyskusja.
2. Referat: Moje doświadczenia z kursu instruktorów kolejowych — referuje Sass Roman i dyskusja.
3. Referat: Stanowisko instruktora w służbie kolejowej — referuje Jan Nalepa i dyskusja.
4. Uchwały.

# ŻYCIE ZWIĄZKU

## KRAKÓW (KOŁO)

Dnia 22 stycznia b. r. odbyło się doroczne Walne Zebranie członków Koła krakowskiego.

Zebranie zagaił Wiceprezes kol Zdziarski, podnosząc brak obowiązkowości kolegów krakowskich, która w wysokim stopniu utrudnia pracę organizacyjną.

Szczegółowe sprawozdanie Zarządu wygłosił kol. Bulsiewicz, nadzwyczaj trafnie krystalizując warunki i wyniki pracy ustępującego Zarządu. Wiceprezes Z. O. kol. Myśliwiec uzupełnił sprawozdanie wyjaśnieniem spraw, które Koło odstąpiło Zarządowi Okręg. Na wniosek kol. Gądka udzielono Zarządowi Koła absolutorjum administracyjnego, poczem po referacie kol. Władyki imieniem komisji rewizyjnej, udzielono absolutorjum kasowego.

Wybory odbyły się przez aklamację — wynik następujący:

Prezes: Aleksander Urbanek, st. asesor DKP.
Wiceprezes: Michał Sowiński asesor „
Sekretarz Adolf Chan, asesor „
Zastępca Kazimierz Szczepanik. adjunkt „
Skarbnik Kazimierz Borowiejski, st. ases. „
Zastępca Stanisław Pamuła, asesor „
Gospodarz lokalu Józef Włodyka, asesor stacja Kraków
Ławnicy: Jan Gliński asesor „ „
Józef Judenfreund, st, asesor „ „
Józef Garlicki, asesor, „ „
Henryk Dzióbek, adjunkt „ „
Ludwik Zdziarski, st. asesor DKP.
Zastępcy: Feliks Bulsiewicz, st. referendarz, DKP.
Emil Boroń, adjunkt, stacja Kraków.
Franc. Schieberl, st, asesor, DKP.
Franc. Zając, st. asesor, stacja Kraków.
Komisja Rewizyjna: Bolesław Jaszczewski, st. ref., DKP.
Feliks Kleinberger st. asesor, „
Wojciech Gryl, st. asesor, „
Kwiatkowski (zast.) st. asesor, „
Delegaci na Zjazdy: Feliks Bulsiewicz, Aleksander Urbanek, Franciszek Schieberl, Feliks Kleinberger, Kazimierz Borowiejski.
Zastępcy: Kazimierz Szczepanik, Stanisław Pamuła, Józef Włodyka, Adolf Chan.

Po uchwaleniu kilku wniosków, wygłosił kol. Stanisław Gądek obszerny referat na temat pracy Zarządu Głównego, biorąc za podstawę posiedzenie plenarne w dniu 15 stycznia.

Posiedzenie pierwsze nowowybranego Zarządu odbyło się 10 lutego i poświęcone było podziałowi pracy wśród członków, zjazdom okręgowym itp.

Nowo wybranym kolegom przesyłamy serdeczne życzenia owocnej pracy! Oby praeę Koła krakowskiego, która w ostatnich czasach nasuwała wysoce krytyczne uwagi, pchnęli na tory zwartej, koleżeńskiej, a przedewszystkiem wewnętrznie spoistej działalności! Zadania Koła miejscowego są tak szerokie, możliwości rozwoju tak piękne, że wyrazić musimy nadzieję spotkania się z wybitnym rozmachem organizacyjnym, który znajdzie naśladowców w Kołach prowincjonalnych. Łączymy koleżeńskie pozdrowienie!

## BIELSKO

Posiedzenie Zarządu Koła odbyło się 31 stycznia pod przewodnictwem kol. prezesa Byrskiego Sprawę zjazdów okręgowych zawiadowców stacyj, dyżurnych ruchu itp. postanowiono wesprzeć energicznie, zjednując prelegentów.

Wiele niezadowolenia wywołały egzamina „średnie", zarządzone przez DKP., która w pośpiesznym tempie zamierza fabrykować tzw, urzędników. Również ciekawe są zarządzenia administracji w sprawie mundurów dla służby magazynowej. Czas najwyższy, by mundury otrzymali urzędnicy magazynowi, stykający się z publicznością. Dziś otrzymuje mundury tylko niższa służba.

Doroczne Walne Zgromadzenie członków Koła miejscowego odbyło się 26 lutego w sali kasyna polskiego. Sprawozdanie w nast. zeszycie.

## OŚWIĘCIM

Dnia 1 lutego odbyła się w Oświęcimiu „Zabawa karnawałowa", urządzona przez tamtejsze Koło miejscowe naszego Związku, oraz PZK. Dzięki ofiarnym zabiegom kol. Förstera, Szeligiewicza, Seiba i Prezesa PZK. p. Jabłońskiego, oraz pań Łukawieckiej, Försterowej i Ostarczykowej, impreza dała niebywałe wyniki Zabawa trwała do rana przy miłym i serdecznym nastroju. Wśród zebranych zauważono Pp. Blumenstocka, naczelnika okręgu Oświęcim, Rysia, zastępcę PKP. w Piotrowicach, Burmistrza Meyzla, Straszyńskiego, naczelnika urzędu celnego, i wielu innych. Nagrodę w konkursie najpiękniejszej maski przyznano p. Szymeczkowej, w konkursie piękności zaś palmę pierwszeństwa zdobyła p. Schanzerówna. Piękne były toalety pań, np. p. Moskalowej, Jabłońskiej i in.

Elegancka zabawa, pozostawiając miłe i niezatarte wrażenie, przysporzyła sporą kwotę do kasy „Samopomocy kolejarskiej".

## KATOWICE (OKRĘG)

Komitet zabawowy ZUP. urządził w dniu 2 lutego wspólny opłatek dla członków i gości. Między uczestnikami mieliśmy zaszczyt gościć Prezesa Dyrekcji KP. Dobrzyckiego, Wiceprezesa inż. Niebieszczańskiego i kilku Naczelników wydziałów. Artystka operowa ze Lwowa p. Żarska odśpiewała bajeczne piosenki, podnoszono toasty przedstawicieli Władzy, którzy bytnością swą okazali przychylność dla pracowników umysłowych ZUP.

Tańce rozpoczął tradycyjny polonez. Prowadził Prezes Dobrzycki z p. Gromicką, w drugiej parze Wiceprezes Niebieszczański z Naczelnikową Wydziału p. Wąsikową, inż. Smoliński z p. Żarską itd. Mazura aranżował kol. Groniecki, walca kol. Ludwig. Tańce przypominały przedwojenne zabawy, tak bardzo różniące się od dzisiejszych.

Udanie imprezy zawdzięczać należy Prezesowi ZO kol, Gronieckiemu, oraz członkom Zarządu, którzy nie szczędzili trudów i zabiegów.

## GDAŃSK (OKRĘG)

Dnia 10. lutego br. odbyło się Walne Zebranie członków Z. U. P. w dużej sali konferencyjnej w D. K. P. przy licznym udziale członków z nast. porządkiem dziennym:

1. Zagajenie
2. Wybór przewodniczącego (marszałka) i sekretarza Walnego Zebrania
3. Sprawozdanie Zarządu Okręgowego: a) Prezesa i sekretarza, b) Skarbnika, c) Komisji rewizyjnej.
4. Dyskusja nad sprawozdaniem Zarządu.
5. Wybór nowego Zarządu Okręgowego: a) Prezesa, b) Wiceprezesa, c) Sekretarza, d) Skarbnika, e) 3 ławników, f) Komisji rewizyjnej (2 członków i 1 zast.), g) Delegatów i zast., h) Sądu polubownego (przew. i 2 członków.).
6. Dyskusja nad Walnym Zjazdem delegatów w Gdańsku.
7. Interpelacje i wnioski.

Zebranie otwarto o godzinie 18-ej. Po wstępnem zagajeniu zebrania i powitaniu przybyłego z Bydgoszczy delegata tamt. Koła kol. Proczkowskiego przez prezesa kol. Waismanna, uczczono pamięć zmarłych kol. Sosnowskiego, Pichlera i Janickiego powstaniem. Kolega Waismann wyjaśnił następnie, że wybór marszałka Walnego Zebrania postanowiono dokonać przed sprawozdaniem Zarządu, ażeby całe Zebranie prowadził marszałek i prosił zebranych wybrać tegoż. Powołano zatem na marszałka kol. Proczkowskiego, a na sekretarza kol. Łazarskiego

Następnie kol. Waismann złożył treściwe sprawozdanie w imieniu swojem i sekretarza. W sprawozdaniu podkreślił, że jeszcze zawsze jest małe zainteresowanie wśród członków sprawami związkowemi. Zaznaczył jednakowoż, że rozwój Związku na tut. terenie stale postępuje, co przejawia się we wzroście ilości członków. Kiedy bowiem zeszłego roku było 125 członków w całym Okręgu, obecnie jest 137, mimo znaczny ubytek w ciągu roku w ilości 22 członków.

Z najważniejszych akcyj, przeprowadzonych przez Zarząd, było wynajęcie własnego lokalu z kręgielnią, oraz liczne interwencje w D. K. P. z wynikiem dodatnim.

Zamiast sprawozdania rozdał skarbnik odbitki zestawienia rocznego kasy, a komisja rewizyjna złożyła obszerny protokół, który prosiła dołączyć do protokołu zebrania. Równocześnie kol. Ehrlich w imieniu komisji rewizyjnej prosił o udzielenie Zarządowi Okręgowemu absolutorjum.

Ustępującemu Zarządowi udzielono jednogłośnie absolutorjum, poczem przystąpiono do wyboru nowego Zarządu, który stanowią następujący koledzy:

Prezes, Waisman Wincenty, st. asesor Wydział IV.

W-prezes, Hamada Grzegorz, „ „ „ I.

Sekretarz, Latyszewski Włodzimierz, asesor Wydział IV.

Skarbnik, Kwieciński Stanisław, asesor Wydział III.

Ławnicy: Gajdus Jerzy, asesor Wydział V., Ostrowski Aleksander, adjunkt Wydz. IX., Woźniaczek Stanisław, asesor Wydział I.

Komisja rewizyjna: Ehrlich Stanisław, kier. działu Wydział V., Jędryczkowski Aleksander, asesor Wydział V., Łazarski Władysław, asesor.

Delegaci: Cetnerowski Rajmund, st. asesor Wydział II., Klemensiewicz Bolesław, asesor Wydz. IV., Wirt Władysław, st. technik Wydz. II.

Zastępcy delegatów: Woźniaczek Stanisław (ławnik), Daszkiewicz Karol, st. asesor Wydział Eksploat. w Gdańsku.

Sąd polubowny: Frankiewicz Jan, kierownik działu Wydział IX., Jachimczak Józef, st. asesor Wydz. I., Zins Karol Eljasz, st. ref. Wydz. IX.

Nowy Zarząd przyjęto oklaskami, a kolega Waismann obejmując po raz ósmy z rzędu kierownictwo tut. Okręgu, podziękował za wybór.

Zjazd delegatów postanowiono zaprosić w tym roku do Gdańska na warunkach, jakie omówi Zarząd Okręgowy z Zarządem Głównym i w porozumieniu z Kołem krakowskiem. Pokrycie wydatków nastąpi po części z djet, jakie delegaci otrzymają na utrzymanie, a wydatki wycieczki i śniadania, oraz ewent. niedobór pokryje Zarząd Okręgowy ewent. ze składek członków.

Postanowiono też urządzić dnia 18 marca br. zabawę.

Po poruszeniu szeregu spraw aktualnych jak: Sprawy przystąpienia do Gminy Polskiej w Gdańsku, odznak związkowych, pomocy dentystycznej, ustawienia w Hallerowie pudeł wagonowych na letnie mieszkania i przydziału mieszkania reflektantom w Komańczy, wysunięto projekt utworzenia osobnego funduszu pośmiertnego dla gdańskich kolegów.

W tym celu uchwalono od 1. III. 28 potrącać członkom w Gdańsku przez 12 miesięcy tj. do następnego Walnego Zebrania o 1 gld. gd. więcej jak dotychczas, z czego powstały kapitał stanowić będzie fundusz pośmiertny. Statut dla tego funduszu dostarczy kol. Ehrlich, poczem postanowi się dalsze.

## LWÓW (OKRĘG)

Posiedzenie Zarządu odbyło się 10. lutego pod przewodnictwem Prezesa kol. Piątkiewicza, który złożył szczegółową relację z ostatniego posiedzenia Zarządu Głównego, oraz delegacji do M. K. w sprawie starszych rewidentów. Następnie koledzy Borysławski i Curyk przedstawili przebieg interwencyj w Dyrekcji kolei.

We wnioskach poruszył kol. Kulikowicz sprawę zakupna pudeł wagonowych do Hallerowa, kol. Curyk obsady stanowiska zastępcy naczelnika magazynu zasobów we Lwowie, kol. Krzeczkowski obsadę posady kierownika ajencji celnej i magazynu towar. nadawczego we Lwowie.

Ze spraw organizacyjnych postanowiono odcinek Gródek Jagiel.-Lwów przydzielić do Koła miejscowego we Lwowie, ponadto Kołu temu przyznano pożyczkę.

## TARNOPOL

Walne Zebranie członków Koła zwołano w dniu 10. lutego o godzinie 18-tej dla załatwienia szeregu spraw lokalnych.

Doroczne Walne Zebranie odbędzie się 25 marca 1928.

## LWÓW-RADJO KLUB

We środę dnia 15. lutego ruchliwy Radjoklub we Lwowie zorganizował w lokalu związkowym odczyt referendarza D. K. P. p. Dr. Włodzimierza Patlikowskiego na temat radja.

W obszernym i przystępnym, niemniej jednak pełnym naukowych danych, odczycie, spopularyzował prelegent epokowy wynalazek, przykuwając słuchaczy, zebranych w szczelnie zapełnionej sali. Rzęsiste oklaski były Szanownemu Prelegentowi podzięką, do której przyłącza się również Redakcja „Czasopisma“, prosząc o jeszcze jeden odczyt na ten interesujący temat.

Po odczycie wysłuchano audycje na aparacie, będącym własnością Związku. W lokalu Związkowym gromadzą się codziennie liczni koledzy, zapoznając się z konstrukcją aparatu radjowego i uczą się „łapać fale“.

## PRZEMYŚL.

Dnia 16 lutego 1928, odbyło się Doroczne Walne Zgromadzenie członków Koła Z. U. P. w Przemyślu z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie.
2) Odczytanie protokołu z ostatniego Wal. Zgrom.
3) Sprawozdanie Zarządu Koła i Kom. rewiz.
4) Dyskusja i udzielenie absolutorjum.
5) Wybór nowego zarządu i komisji rewizyjnej.
6) Wybór delegatów i zastępców.
7) Referaty.
8) Wnioski i dyskusja.

Na zebranie to przybyli delegaci Zarządu Gł. i Zarządu Okręgowego, koledzy Tarczyński i Curyk.

Zebranie odbyło się przy nader licznym udziale członków. Przewodniczący Koła, kol. Palusiński zagaił zebranie, dziękując zebranym za tak liczne przybycie, a w szczególności, kolegom z Chyrowa i Olszanicy, oceniając trudności przybycia z linji.

Celem umożliwienia tymże kolegom wysłuchania referatów delegatów ze Lwowa, udziela przewodniczący głosu kol. Tarczyńskiemu a następnie kol. Curykowi.

Kol. Tarczyński poinformował zebranych o najżywotniejszych i aktualnych obecnie sprawach, jak o reorganizacji i komercjalizacji kolei, i o ewentualnych skutkach tychże reform.

Referat wywołał wielkie wrażenie i spowodował liczne i owiane troską o przyszłość zapytania. Kolega Curyk mówił o sprawach organizacyjnych, Komańczy i Hallerowie.

Następnie zabrał głos kol. Palusiński, zdając sprawozdanie z działalności Zjazdu Koła, które owiane jak najlepszemi chęciami pracy, zyskało w ciągu roku kilku nowych członków i założyło kasę pożyczkową, z której już koledzy w miarę możności korzystają.

Komisja rewizyjna poinformowała członków o majątku Koła w kwocie 244·45 zł.

Po udzieleniu absolutorjum przystąpiono do wyborów nowego zarządu.

Wybrano prezesem ponownie kol st. asesora Władysława Palusińskiego, a członkami Zarządu kolegów:

St. referendarza Jakóba Traczewskiego;

asesora Aleksandra Pelca;

adjunkta Jana Kamińskiego:

„ Więcława Juljana;

„ Franciszka Sikocińskiego (Chyrów);

st. asesora Wojciecha Szczurka (Krościenko);

delegatami st, asesora Kazimierza Elstera, adjunkta Fr. Sikocińskiego.

Do komisji rewiz. st. asesora Stefana Kapitaina i Henryka Hausnera.

Na wniosek p. kol. Traczewskiego uchwalono założyć fundusz rezerwowy, składając na ten cel 1 zł miesięcznie, na cele rozwoju w Kole życia towarzyskiego i humanitarnego.

Po zakończeniu zebrania, udano się na skromną wspólną kolację.

To pierwsze liczniejsze zebranie, które z pewnością poruszy obojętnych na wezwanie kolegów, chcemy uważać za pomyślny prognostyk dla rozwoju Koła.

Kolegom przemyskim składamy serdeczne gratulacje i życzenia z nowym rokiem organizacyjnym!

## ZARZĄD GŁÓWNY

delegował w dniu 19 lutego b. r. kol. Turskiego na zjazd kontrolerów, zwołany przez Polski Zw. Kolejowców.

Zjazd ten uchwalił domagać się:

1. Wykonywania postanowień Dz. U. M. K. Nr. 2/25, w tym kierunku, by wprowadzono w życie instytucję Kontrolerów Zasobów w tych Dyrekcjach, w których jej dotychczas niema.

2. Kreowania Kontrolerów Wydziałowych w tych Wydziałach służbowych, które ich dotychczas nie posiadają mimo, iż interes służby tego wymaga.

Wydziałami tymi są: Wydz. Administracyjny i Rachunkowy.

3. Przestrzegania w przyszłości należytego cenzusu naukowego u kandydatów mianowanych na stanowiska kontrolerów.

Tak więc kontrolerzy drogowi, maszynowi i elektrotechniczni powinni posiadać bezwzględnie wyższe studja techniczne, inni zaś zasadniczo średnie.

4. Dokładnego rozgraniczenia zakresu działania kontrolerów eksploatacyjnych i taryfowo-handlowych.
5. Zrównania kontrolerów Wydziałowych co do zaszeregowania z kierownikami Działu I-ej klasy, zaś kontrolerów Oddziałowych z kierownikami Działu II-ej klasy.
6. Podporządkowania służbowego kontrolerów wydziałowych wprost naczelnikom Wydziałów.
7. Podwyższenia ryczałtów miesięcznych na wyjazdy dla kontrolerów (st. kontrolerów) wydziałowych do 300 zł, a dla kontr. oddział. do 250 zł.
8. Przyznanie specjalnych dodatków służbowych oraz biletów jazdy I-ą klasą poc.

# PRZEGLĄD PRASY

**„Kolejarz Związkowiec“** w nrze 4-ym z 1-go lutego 1928 zestawia rozliczne obietnice Rządu w kierunku trwałej regulacji poborów i ostatecznie konkluduje, że cała „hojność“ i życzliwość dla pracowników, na jaką Rząd zdobył się, polega na uchwaleniu przez Radę Min. w dniu 23. stycznia b. r. na I kwartał tego roku jedno-razowego zasiłku drożyźnianego w wysokości 45% poborów, czyli 15% miesięcznie. Na tem koniec! Od 1-go zatem kwietnia 1928 zamiast regulacji, nowa nędza i nowa walka! Po tylu zaś niespełnionych obiecankach, tylu zawodach, nikt dzisiaj nie uwierzy, by przyrzeczenia Rządu odnośnie poprawy bytu pracownikom państw. przez nowy Sejm, znalazły pewną realizację.

W nrze 5-ym z 10. lutego „Kolejarz Zw.“ zapowiada, iż jeżeli chodzi o wskazania co do zbliżających się wypadków (wejście w życie dekretu o komercjalizacji i związanych z tym dekretem innych rozporządzeń zasadniczych dla kolejnictwa), Związek Zaw. Prac. kolejowych w odpowiedniej chwili nie uchyli się od odpowiedzi, rozstrzygającej doniosłe dla kolejarzy kwestje. Ci, coby sądzili, że ewentualna akcja Z. Z. K. w danej materji miałaby być chwiejną lub nie zdołała odeprzeć ataków, skierowanych na prawa kolejarzy — zawiodą się srodze.

**„Kolejarz Polski“** w nrze 5-ym z 10 lutego 1028 w artykule „Przed oczekiwaną decyzją“ wyraża żal z powodu przejścia Rządu do porządku dziennego nad poprawkami Związków, zgłoszonemi na piśmie w lipcu u. r. do rządowych projektów pracowniczych ustaw dla kolejarzy, wymieniając przytem przykładowo, które z krzywdzących pracowników postanowień zatrzymano bez zmiany w tych projektach.

W nrze 6-ym z 20 lutego b. r. podaje informacje co do zasad mających być w najbliższym czasie zadecydowanemi czołowych Rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej, obejmujących całokształt norm, regulujących przyszły ustrój kolei państwowych, określających wszystkie zasadnicze warunki pracy i płacy pracowników kolejowych i t. d.

Na powyższy temat piszemy osobno na innem miejscu, wobec czego ograniczymy się tutaj do stwierdzenia, iż „Kolejowiec Polski“ przyznaje jednak, że powyższych informacyj „poszukał tam, gdzie na sprawy pracownicze panują liberalniejsze znacznie poglądy“, aniżeli — rozumie się — w sferach rządowych. Czy atoli wiadomości „Kolejowca Pol.“ można uważać w takim razie za nieomylne?

**„Maszynista“** w jednym z ostatnich numerów tego pisma umieścił znamienny artykuł naczelny p. t. „Czekamy“. Zauważa w nim, iż Rząd pragnie jednostronną decyzją narzucić pracownikom kolejowym warunki pracy i płacy oraz treść innych rozporządzeń służbowych, łączących się z zamierzoną względnie postanowioną przemianą kolei państwowych na Przedsiębiorstwo K. P., a tymczasem Związki zawodowe kolejarzy, przedewszystkiem zaś wielkie: Z. Z. K. — P. Z. K. i Z. Z. P., owe „ryczące z gniewu srogie lwy i inne rozjuszone a szlachetne stwory“... milczą. „Maszynista“ pyta więc, dlaczego nie poruszono dotąd 200 tysięcznej rzeszy kolejarskiej, czemu linje nie zadrgały potężnym głosem protestu? Do tego protestu organ maszynistów wzywa wkońcu kolejowe Związki zawodowe, mówiąc: „czekamy na rezultat wezwania“.

**„Kolejarz“** w nrze 4-ym z 15. lutego b. r. zajmuje się krytyką przemówienia wicepremjera Bartla odnośnie poprawy bytu pracowników państwowych, wygłoszonego ostatnio w czasie pobytu w Krakowie. I Zjednoczeniu Zaw. Polskiemu kolejarzy zależy na racjonalnej sanacji wielkiego zagadnienia państwowego, jakiem jest kwestja bytu pracowników, zarówno jak Rządowi. Z. Z. P. nie chce dlatego ani na chwilę sądzić, że nowe zobowiązanie Rządu, iż natychmiast po zebraniu się nowego Sejmu wystąpi z konkretnym projektem regulacji płac pracowniczych, mogłoby znowu stać się jedynie obietnicą, co miało miejsce ze słynnemi 25 procentami w maju u. r. przed wyborami miejskiemi w Warszawie. Niestety, Sejm zbierze się w stosunkowo krótkim czasie, a pracownicy dotąd nie wiedzą, co Rząd dla nich projektuje, gdyż w nowy budżet na rok 1928/1929 nie wstawiono sum na regulację poborów.

**„Łącznik“** w nrze 3-cim z 15 lutego b. r., kreśli w obszernym wywodzie czołowego artykułu „Kolejarze a chwila obecna“ znaczenie kolejnictwa, jako najważniejszej gałęzi życia państwowego, stwierdzając przytem jednakże, że personel kolejowy, który w tym olbrzymim aparacie administracyjnym stanowi część najbardziej wartościową, nie znajduje za swoją ciężką pracę, wytrwałość i samozaparcie należytego uznania w formie odpowiedniego traktowania i uposażenia. W dalszym ciągu autor przeprowadza analizę polityki personalnej na kolejach, rozpoczynając ją od najżywotniejszego zagadnienia, jakiem jest uposażenie kolejarzy i starając się udowodnić, iż włoczenie pracowników kolejowych w r. 1923 w ogólną ustawę uposażeniową dla urzędników państwowych było zasadniczym błędem ustawodawczym.

**„Konduktor“** z 1 lutego 1928 reprodukuje deklarację Zjazdu delegatów kolejarskich Związków bezpartyjnych w Warszawie 22 stycznia, dając jej tytuł „Czego domagamy się od Rządu Marsz. Piłsudskiego i przyszłego Sejmu“. Zjazd żąda w szczególności: poprawy bytu przez ustawowe zagwarantowanie minimum egzystencji w najniższej grupie uposażenia, przestrzegania zasady 8 godz. dnia pracy, ustawowego unormowania praw i obowiązków kolejarzy, poprawy bytu emerytów, skutecznej walki z drożyzną i głodem mieszkaniowym, bezpłatnej pomocy lekarskiej, budowy sanatorjów i kolonji letnich dla dzieci. energicznej walki z biurokratyzmem, pasożytnictwem i protekcją, premjowania wyjątkowo wydatnej pracy i płacenia za godziny nadliczbowe, szerszego niż dotąd wykorzystywania w kolejnictwie prawników(!) i ekonomistów, ustawowego zagwarantowania przedstawicielstwa kolejowych Związków pracowniczych oraz ochrony pracowników przed represjami z tytułu działalności w legalnie istniejących organizacjach zawodowych.

# TEKA

W dziale tym zamieszczamy listy do Redakcji, oraz artykuły, spostrzeżenia, notatki na wyłączną odpowiedzialność kolegów Autorów. — „Teka“ jest wolną :—: trybuną. :—:

## ALARMY MINISTERJALNE

Ostatnimi czasy poprostu bania pękła z rozporządzeniami Min. Kom., wystosowanemi do poszczególnych dyrekcyj P. K. P. z poleceniem przedstawienia najrozmaitszych wykazów statystycznych, nieraz za szereg lat wstecz. Niewątpliwie. zarządzenia przedkładania podobnych wykazów muszą być podyktowane jakąś istotną poważną potrzebą, bo chyba trudno przypuścić. by tam u góry nie zdawano sobie sprawy z ogromnych trudności, z olbrzymich prac i niebywałej wprost straty czasu, związanych z koniecznością wykonania takiego polecenia przy zwyczajnym toku czynności służbowych. Tu trzeba nieraz ciężko walczyć z brakiem potrzebnego personelu, ażeby w terminie załatwić normalną robotę, a tutaj wali się statystyka za statystyką, zawsze gwałtownie terminowe, zwichrzy się od stóp do głów całe Dyrekcje. urzędy na linji, że po tego rodzaju alarmie ministerjalnym wygląda wszędzie, jak po wojnie.

Może by w Ministerstwie Kom. zechciano ograniczyć rzeczone zlecenia statystyczne naprawdę do koniecznej potrzeby, gdyż człowiek posiada jedynie siłę ludzką, a już i tak faktycznie orze się ludźmi, niby roboczemi wołami, wyzyskuje się w jaskrawy sposób ponad wszelką wytrzymałość siły ich nerwów i mięśni. Wszelkie np. prace akordowe w centralach dyrekcyjnych, to typowy wyzysk zdrowia pracowniczego, jak ktoś z bliska patrzy na te rzeczy. Ile tu rozdzierających serce obrazów bezwzględnego zapoznania godności ludzkiej, ile nędzy, niemego rozgoryczenia i przekleństwa!...

Kiedyż zaświta lepsze jutro??... *Obserwator.*

## POKWITOWANIE

**Na Komańczę:** A. Sikora, Bielsko 20·— zł.; M. Michalski, Bielsko 5·00 zł.; Koło Jasło 9·60 zł.; Koło Jarosław 5·00 zł.; Fuchs, Wadowice 10·00 zł.; Michalski, Bielsko 5·00 zł.; Stacja Podwysokie 5·00 zł.; Tężycki 1·85 zł.; Zarząd Główny podczas posiedzenia 28.05 zł.; Ludwig, Katowice 0·56 zł.; Tężycki 5·00; Koło Jarosław 3·50; Koło Jasło 13·35; Müller, Tarnów 10·00; Kala, Cieszyn 4·00; Raschbaum, Kęty 10·00; Ozaist, Bielsko 10·00.
**Na Hallerowo:** Tarczyński 1·56 i 0·68 zł.

*Stacja* ..............................................................

*W Pan* ..............................................................

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

**Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.**

## OFIARY NA BIBLJOTEKĘ.

**Zarząd Bibljoteki Z. U. P. w Krakowie** drogą przez „Czasopismo“ uprasza wezwanych do łańcucha ofiar kolegów, aby zechcieli złożyć jakiś dar na bibljotekę przy Z. O. w Krakowie, i tak: kolegów Prezesów Okręgów Katowice, Gdańsk, Wiceprezesa Zarządu Głównego kol. Rudnickiego, członków komitetu Red. we Lwowie. kolegę Tarczyńskiego, (wezwanych w 2 zeszycie „Czp.“ r. 1927), kolegów: Dobrzynieckiego i Dutkę (ze Stanisławowa) (wezwanych w 5 zeszycie „Czp.“ r. 1927), kolegów: Polmana Stanisława, Bręglewicza Zdzisława, Bręglewicza Jana, Kovarza Antoniego, Resicha Henryka, Podsadeckiego Jana, Rzebika Józefa (wezwanych w 6 zeszycie „Czp.“ r. 1927, wszyscy z Okręgu Kraków), kolegów: Konstantego Heumanna (okręg Kraków, wezwanych w 11 zeszycie „Czp.“ r. 1927).

Równocześnie potwierdza odbiór nast. książek:

**Kol. Więcek:** Piotr Choynowski, Kij w mrowisku; A. Strug, Odznaka za wierną służbę; M. Łubieński, Miłość artysty.

**Kol. Kleinberger Feliks:** H. Duvernois, Dzieje Psiapsiusia.

**Kol. Schieberl:** T. Bernard, Pamiętnik statecznego młodzieńca.

**Kol. Huber Edmund, Jawiszowice:** E. Węsławska. Nowele amerykańskie; Gamaston, Lamparcie życie; Judyta Gautier, Cień chińskiego smoka; O. Maumius, Moderniści; Piotr Piobb, Moralność rozkoszy; Dr. L. German, O dramatach Józefa Szujskiego.

**Kol. Sass Roman:** Cezary Jellenta, Cyprjan Norwid; M. Zdziechowski, Wizja Krasińskiego; Marek Twain, Przygody Hucka; B. Prus, Dusze w niewoli; Pamiętniki Fr. Kowalskiego, Wspomnienia, Liza (powieść z angielskiego); K. Rosner, Georg Bangs Liebe.

**Kol. Maurycy Becher, Krzeszowice:** Bruno Winawer, Lepsze czasy; Z Dromblewicz, Trzydniowy kochanek; A. Bennet, Anna z pięciu miast.

**Koło Tarnów:** 15 złotych.

**Koło Bielsko:** 20 złotych.

**Kol. Martini, Jasło:** Mereżkowski, Dekabryści; Conan Doyle, Znak czterech; Maurice Leblanc, Arsine Lupin; Skibniewska, Na przełęczy; Błażejewski, Sąd nad Antychrystem.

**P. Jan Pawlak,** em. radca bud. dróg wodn.: X. Wasilewski, W szponach Antychrysta; Z. Sarnecki, Czwarta dusza; G. Leroux, Człowiek który powrócił z tamtego świata.

**Koł. Pasiut Teofil:** A. Gruszecki, W c. k. Urzędzie.

**Koł. Stączek Kazimierz:** Kuźniar, Z przyrody Tatr: Abramowski, Latawce; Prochnow, Vogelflug und Flugmaschinen; V. Douclaux, L'aviation expliquee.

**Kol. Rosiek Wilhelm:** X. Morawski, Podstawy etyki i prawa.

**Kol. Z. Sławikowski:** L. Gallet, Przygody Gyrana de Bergerac; A. Awerczenko, Notatki cynika; J. London, John Barleycorn; B. Breszkowski, Krwawa burza.

**Kol. Redlich Aleksander, Wieliczka:** Jan Świątek, Sierota; T. A. Lisiewicz, Arja; A. Gruszecki, Hutnik.

**Kol. Gawłów Ignacy,** Kontroler eksploatac w Krakowie: E. Wasilewski, Poezje; St. Żeromski, Wiatr od morza, Wczoraj i dziś, Zamieć, „Ponad śnieg bielszym się stanę“, Rozdziobią nas kruki, wrony, Przedwiośnie, Wierna rzeka, O Adamie Żeromskim wspomnienie; W. Perzyński, Nie było nas był las: K. Wierzyński, Wielka niedźwiedzica; Boy, Słówka; L. Staff, Dzień duszy, W cieniu miecza; Daszyński, Wielki człowiek w Polsce; J. Kaden, Piłsudczycy, Antoni Giez, Quo vadis Panie Witos? (na tle broszury „Czasy i ludzie“); W. Witos, Czasy i ludzie, Die Schuld der deutschen Regierung im Kriege, Die Schuldfrage, Trzech Władziów; Dr. Z. Wąsowicz, Krynica, Technische Vereibarungen, Grundzüge für die Bau; Kronika Polska 1916 r.; Pamiętnik zlotu sokolstwa polskiego r r. 1910.

## BIBLJOTEKA Z. U. P. W KRAKOWIE

### PRZY UL. KOPERNIKA 22 II p.

otwarta dla **kolegów miejscowych we wtorki i piątki od godz. 17 do 18.** Wpisowe 50 groszy, abonament mies. 50 gr.

Koledzy **zamiejscowi,** chcący korzystać z bibljoteki, muszą zaopatrzyć się w woreczki płócienne z adresem: Bibljoteka Zw. Umysł. Prac. kolej. Kraków, Kopernika 22/II, oraz adresem zwrotnym. Dla zamiejscowych bibljoteka **jest otwarta co czwartku** (w razie święta dzień następny).

Wpisowe 50 gr, abonament wraz z opłatą administr, miesięcznie 1 zł.

Książki przesyłać należy korespondencją kolejową, po myśli reskryptu M. K. Nr. Prez. 358/25.

*JEŻELI CI SIĘ „CZASOPISMO“ PODOBA, powiedz to swoim znajomym i kolegom; jeżeli Ci się niepodoba — napisz REDAKCJI*

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

**PISMO REDAGUJE KOMITET**

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach i Gdańsku

**Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02.** — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**